

宮島訪問税の徴収に向けた 準備状況等について

ちょうどいい、みつけた。



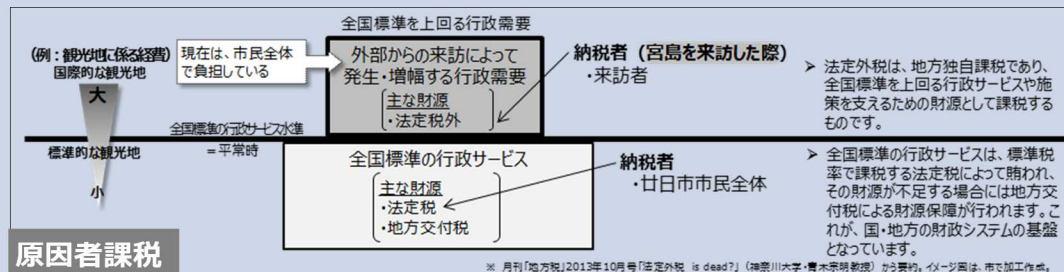
はっかいちし

宮島訪問税の概要

新設の理由

世界遺産を擁する宮島では、国際観光地としての受け入れ環境の整備が求められ、宮島地域以外の外部からの来訪によって発生・増幅する行政需要は全国標準を上回る行政サービスとなっている。

厳しい財政状況の中でも引き続き、観光客などの多くの来訪によって発生・増幅する行政需要に対応していくため、宮島訪問税を新設するもの。



種類

法定外普通税

外部からの来訪によって発生・増幅する行政需要は、必ずしも観光等に限定されことなく多岐にわたるため、普通税で構築しているが、毎年の予算・決算で宮島訪問税の活用事業を議会に説明する。(H P 等でも広く周知)

徴収方法

特別徴収・申告納付

課税客体

船舶により宮島町の区域に訪問をする行為

※ 訪問とは、宮島町以外の区域（公有水面を除く。）から宮島町の区域（公有水面を除く。）に入域することをいう。

課税標準

船舶により宮島町の区域への訪問をする回数

納税義務者

訪問者

訪問者とは、旅客船舶により訪問をする旅客その他の者（旅客船舶の乗員を除く。）又は旅客船舶以外の船舶により訪問をする者であって、宮島町の区域の住民その他これに準ずる者として次に掲げるもの以外のものをいう。

- (1) 宮島町の区域内にある事務所又は事業所に通勤する者
- (2) 宮島町の区域内にある学校、保育所等に通う児童、幼児等

税率

- 訪問者が訪問をするごとに1人1回につき100円
- 1年分を一時に納付する場合にあっては、訪問者1人1年ごとに500円

課税免除

- 未就学児
- 学校に就学し、修学旅行その他の学校教育上の見地から行われる行事、活動等に参加している者並びにその引率者及び付添人
- 療育手帳、精神障害者保健福祉手帳又は身体障害者手帳を交付されている障がい者

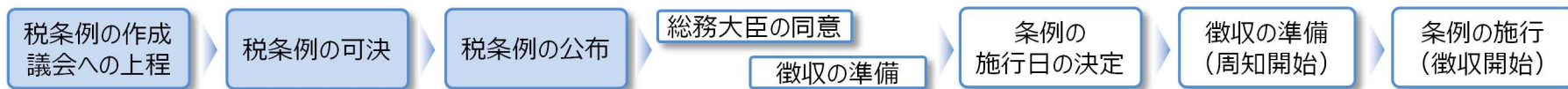
その他

条例の施行後5年ごとに、社会経済情勢等の変化等を勘案し、宮島訪問税に係る制度について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずる。

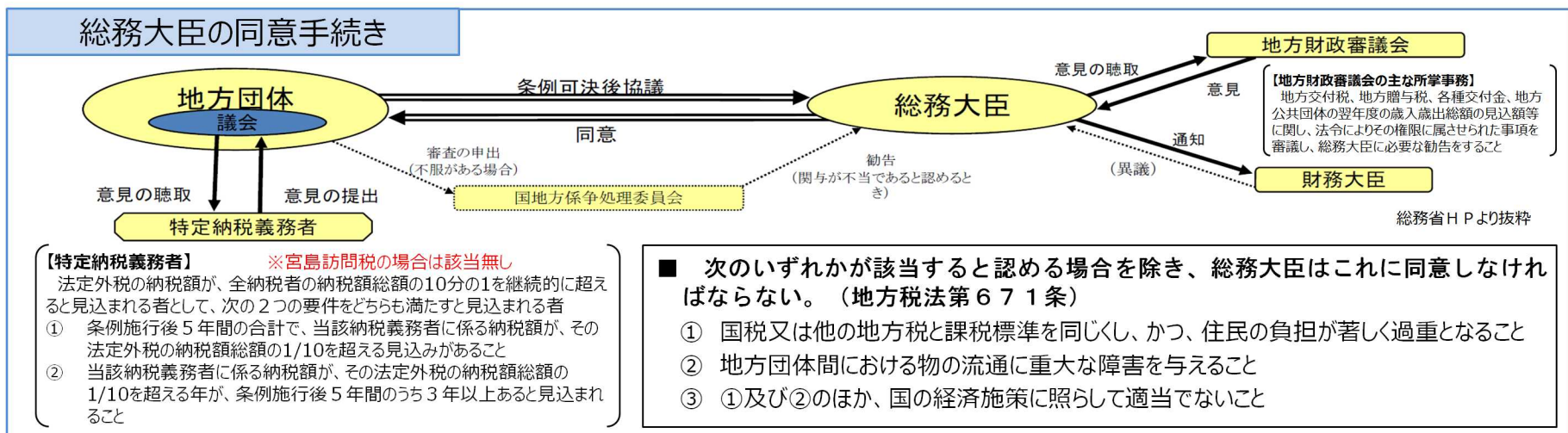
総務大臣との協議の状況

1. 法定外税の新設の手続き

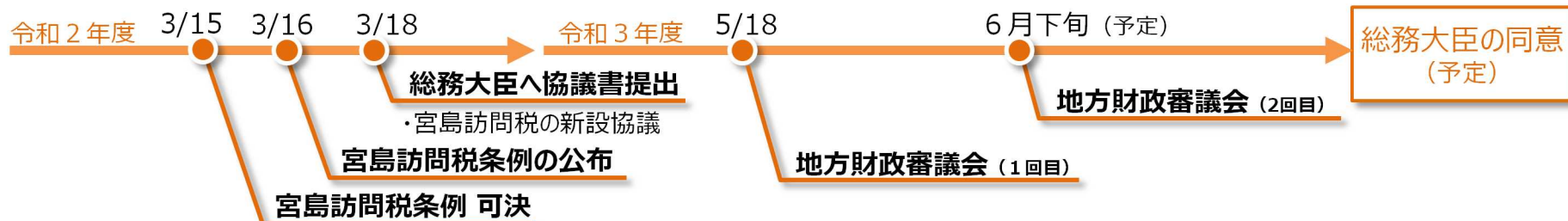
法定外税の新設の手続きは、次のとおり。



総務大臣の同意手続き



2. 総務大臣との協議の状況



- 宮島訪問税の新設について、総務大臣の同意に際し、地方税法第670条の2の規定に基づき地方財政審議会において審議中

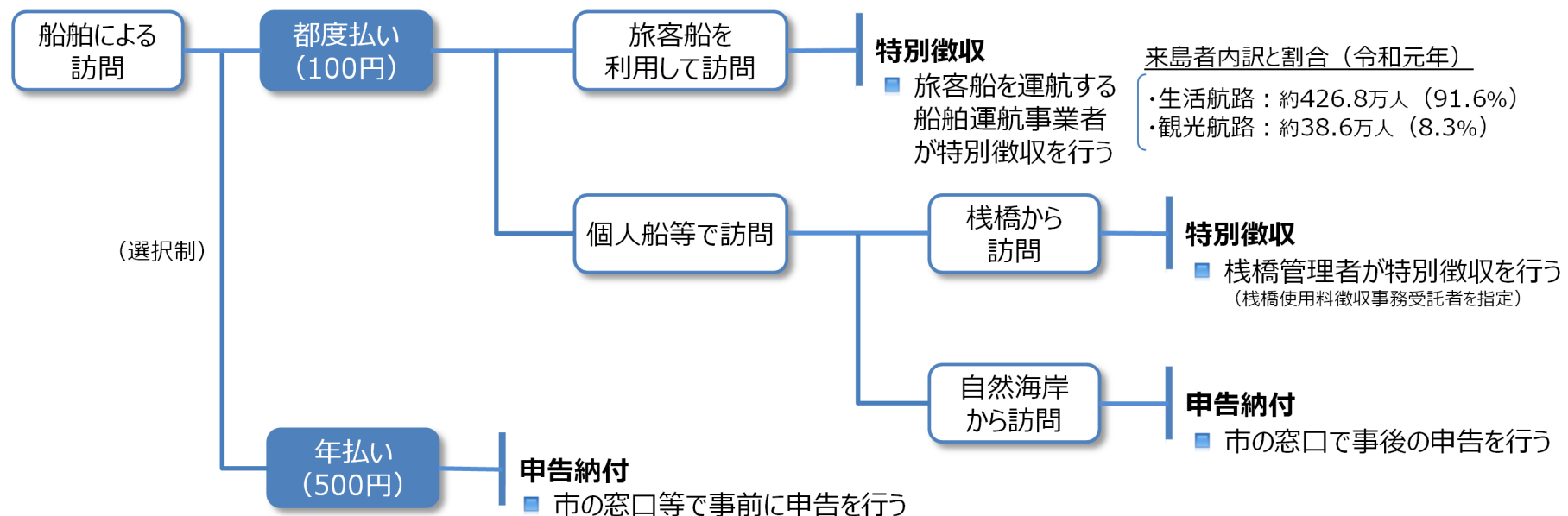
税の徴収について

1. 税の徴収方法

地方税の徴収方法は4つあり、その徴収方法を条例で定めなければならないとされている。

普通徴収	徴税吏員が納税通知書を当該納税者に交付することによって税を徴収する方法	特別徴収	税の徴収について便宜を有する者にこれを徴収させ、かつ、その徴収すべき税金を納入させる方法 【特別徴収義務者】…特別徴収によって税を徴収し、かつ、納入する義務を負う者 【申告納入】…特別徴収義務者がその徴収すべき税の課税標準額及び税額を申告し、及びその申告した税金を納入すること
申告納付	納税者がその納付すべき税の課税標準額及び税額を申告し、及びその申告した税金を納付する方法		
証紙徴収	地方団体が納税通知書を交付しないでその発行する証紙をもって地方税を払い込ませる方法		

2. 宮島訪問税徴収方法の体系図



宮島への航路（生活航路と観光航路）

宮島へ旅客を運送している航路は、生活航路と観光航路に区分することができる。

区分	特徴
生活航路	J R 西日本宮島フェリー・宮島松大汽船 ■ 一般旅客定期航路事業 不特定の人を輸送し、定められた航路を定時運航。旅客の多寡にかかわらず運航する。 （定時・大量輸送を担う航路） - 安全を確保しながら宮島-宮島口間を10～15分間隔で運航し、大量の輸送を担っている。（令和元年実績：約426.8万人） 厳島港は、外国航路・内国航路を含めた港湾別の船舶乗降人員数が日本で最も多い港である。その約90%を生活航路運航事業者が運送している。 ■ 宮島～宮島口は指定区間となっている 指定区間とは、船舶以外には交通機関がない区間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である区間であって、当該区間に係る離島その他の地域が日常生活を営むために必要な船舶による輸送が確保されるべき区間。（国が指定） （公共交通としての航路） - 日常生活のために必要不可欠な目的地と島を連絡する航路である。 - 住民や日常生活物資等が輸送されている航路である。
	アクアネット広島、瀬戸内シーライン、瀬戸内海汽船 ほか ■ 一般旅客定期航路事業 ■ 不定期航路事業 など 定期航路事業以外の船舶運航事業。 定められた航路において一定のダイヤによらず運航する場合も不定期航路事業に含まれる。（事業者の都合で運休でき、乗船客が少ない場合は運休可能）
観光航路	



©Google 画像 ©2021 NASA、地図データ ©2021

【参考】 令和元年における港湾施設別の来島者数

港湾施設名	来島者数	割合	備考
① 宮島 1 号栈橋	2,544,519人	54.63%	J R 西日本宮島フェリー
② 宮島 2 号栈橋	1,723,075人	37.00%	宮島松大汽船
③ 宮島 3 号栈橋	382,276人	8.21%	
④ 宮島ビジターバス	4,492人	0.10%	
⑤ 杉之浦栈橋	2,424人	0.05%	
⑥ 包ヶ浦栈橋	547人	0.01%	
合 計	4,657,343人	100.00%	

税徴収費用と収支見込み

【議員全員協議会（令和3年1月25日開催）資料を再掲】

（単位：円）

費用項目		導入前	導入後	
			1年目～5年目	6年目～10年目
イニシャルコスト	徴収準備補助等	3億8,600万	(3億2,144万)	(6,456万)
	J R改札建屋建築	2,800万	(380万)	(380万)
	臨時案内所製作・工事	100万	(100万)	(0)
	証明書発行システム	3,400万	(3,400万)	(0)
	広報（事前周知）	2,500万	(2,500万)	
	小 計 （A）	4億7,400万	(3億8,524万)	(6,836万)
ランニングコスト	徴収経費補助		1億3,900万	1億3,900万
	臨時案内所		3,400万	0
	証明書発行		200万	200万
	広報		900万	900万
	小 計 （B）		1億8,400万	1億5,000万
コ ス ト 合 計 （C） = （A） + （B） （イニシャルコストを耐用年数で割った場合）			(5億6,924万)	(2億1,836万)

来島者 300万人	税収見込額（D）	10億2,620万	10億2,620万
	収支見込額（D）－（C）	4億5,696万	8億 784万
来島者 400万人	税収見込額（E）	15億2,120万	15億2,120万
	収支見込額（E）－（C）	9億5,196万	13億 284万

- 【注意】
- 導入後の欄の（ ）の額は、の徴収準備の機器類は定率法、ソフトウェアや建屋は定額法により、導入後の償却年数分に割り振りを行っています。
 - 金額は、メーカー等への聞き取りにより市が積算しています。今後の詳細設計や運航事業者等との協議により変動します。

税徴収費用の内容

【議員全員協議会（令和3年1月25日開催）資料を再掲】

イニシャルコスト(税導入前)	機能等の考え方
徴収システム（構築業務、システム開発等） （宮島～宮島口の生活航路での機器設置、改修等） 3億7,300万円	◆ 乗客、船舶運航事業者の安全性を損なわない ◆ 乗客に過度な手間をかけさせない ◆ 多くの乗船客のうち課税対象外（宮島地域の住民・通勤通学者）の判別を行う ◆ キャッシュレス・非接触化による顧客の利便性向上
観光航路事業者徴収準備 1,300万円	◆ 乗客、船舶運航事業者の安全性を損なわない ◆ 乗客に過度な手間をかけさせない
宮島口旅客ターミナル改札建屋（JR西日本宮島フェリー）設置（設計、建設） 2,800万円	◆ 企画チケット客からの税徴収を確実なものとするため等から、改札機能を強化する
臨時案内所設置 100万円	◆ 税制度への問合せ対応、企画チケット客への税券購入の誘導等を行う
課税対象外・年払い証明書発行システム 3,400万円	◆ 徴収現場において機械的確認などができるものとする ◆ 市が発行する事務量、コストも考慮
事前広報 2,500万円	◆ 納税義務者への理解を得、特別徴収義務者の負担を軽減する ◆ 旅行業者、交通事業者等への周知徹底を図ることにより、観光客等の来島のスムーズ化を図る
ランニングコスト(税導入後)単年度	機能等の考え方
徴収事務経費 2,780万円	◆ 運賃上乗せの税徴収に係る経費 ◆ 生活航路では課税対象外の判別にかかる費用や企画チケット客対応について考慮
臨時案内所運営 1,700万円（※初年度想定）	◆ インバウンド客等がスムーズに税の支払いが行えるよう案内を行う ◆ 税徴収が徴収現場や一般に浸透するまでの設置を予定
課税対象外・年払い証明書発行システム 80万円（※初年度想定）	◆ コードの発行・管理費用等が必要
広報 500万円（※初年度想定）	◆ 納税義務者への周知、理解を得る

徴収システム（運賃・宮島訪問税）の
共同調達に関連する部分

【注意】
1. 金額は、メーカー等への聞き取りにより市が積算しています。今後の詳細設計や運航事業者等との協議により変動します。

船舶運航事業者（生活航路）における 特別徴収の準備状況等について

徴収システム（運賃・税）の共同調達（生活航路）

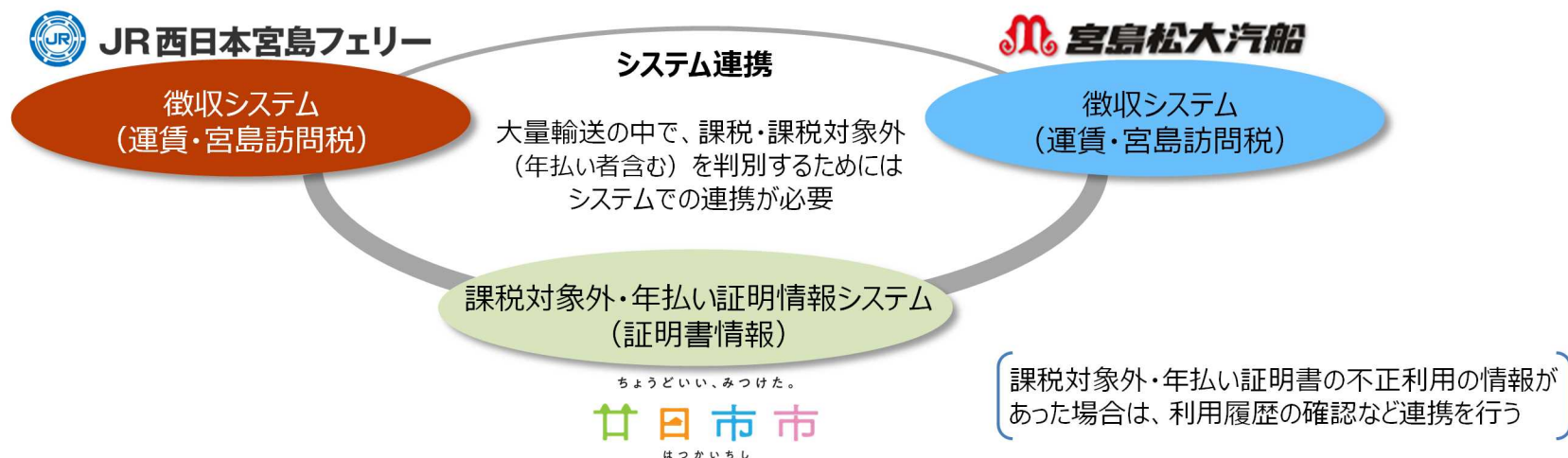
共同調達の目的

（１）生活航路運航事業者（ＪＲ西日本宮島フェリー・宮島松大汽船）

- 宮島-宮島口間の航路は宮島地域住民の生活に必要不可欠な航路として国土交通大臣が生活航路として指定する区間であるとともに、多くの来訪者も乗船する航路であり、課税・課税対象外の者が混在し多く乗船する。
- 生活航路運航事業者（ＪＲ西日本宮島フェリー・宮島松大汽船）は、来島者の大多数の輸送を担うなかで、課税・課税対象外（年払い者含む）の判別を行いながら、安全・効率的な税徴収を行い、かつ宮島地域住民や訪問者などの交通の利便性を図る必要がある。

（２）システム連携の必要性和共同での調達

- 大量輸送、定時輸送をする中で、乗船客のストレスフリーを実現しながら課税・課税対象外（年払い者含む）の判別を行うには、市が発行する証明情報（課税対象外・年払い）を機器で読み取るなどの連携を行う必要がある。
- 連携するためには、市とＪＲ西日本宮島フェリー・宮島松大汽船の３者共通の仕様の機器とする必要がある。
- ３者で共同調達することにより、経費の節減及び利便性の向上を図る。
- メーカー選定にあたっては、３者共同で公募型プロポーザルを実施することにより、メーカー選定の透明性、公平性及び競争性を確保する。



徴収システム（運賃・税）の整備水準（生活航路）

整備水準のコンセプト

- 宮島の玄関口として世界の人々を迎え入れる観光交流拠点であると同時に宮島地域住民の生活に必要不可欠な生活航路であるため、国内外からの観光客だけでなく、地域住民にとっても利便性の高い徴収システムとする。
- 感染症対策として非接触型の決済手段に対応した徴収システムとする。
- 将来の複数の交通手段を組み合わせた目的地までのシームレスな移動を見据えた決済（乗船券の電子化）にも手戻りなく対応できるような徴収システムとする。

【参考】現状の運賃徴収

- 現金利用による券売機
- 改札員による集札
- 非接触式キャッシュレス決済



徴収システム（運賃・宮島訪問税）の整備水準

乗船時に税を徴収する困難さに加え、大量輸送を行う生活航路においては、宮島訪問税の課税対象外や年払い者が多く乗船するため、現行の運賃徴収の仕組みに税を単純に上乗せすることはできない。

そのため、乗船客に極力ストレスをかけることなく税徴収を確実にを行うために必要な運賃・税徴収システムを構築する。また、感染症対策にも資するものとする。

- 非接触式キャッシュレス決済（券売機含む）
- 非接触による集改札
- 多言語対応の発券システム



【イメージ写真】 QRコード及び交通系 IC カードを利用した駅務システム（北九州モノレール）

公募型プロポーザルの実施（メーカー選定）

- 3 者で連携したシステムを調達することから、外部有識者を加え、J R 西日本宮島フェリー、宮島松大汽船と行政（市・県）で審査し、メーカーを選定する。

改札のイメージ（宮島口旅客ターミナル）



JR西日本宮島フェリー

【整備水準】

- ・ 自動券売機 6台
- ・ 自動改札機 2台
- ・ 有人改札処理機 1台



宮島松大汽船

【整備水準】

- ・ 自動券売機 5台
- ・ 自動改札機 2台
- ・ 有人改札処理機 1台

生活航路におけるシーン別の徴収方法

納税義務者等 運賃支払方法[輸送人員]	通常の納税義務者	課税対象外（宮島地域住民・通勤通学者）の者 年払い者
① 一般的な乗船券 1,626,376人（39.8%）	券売機で、“運賃＋税”の乗船券を購入し、自動改札機で改札 → 券売機 → 自動改札機	券売機に「課税対象外・年払い証明書」をかざし、“運賃のみ”の乗船券を購入し、自動改札機で改札 → 券売機 → 自動改札機
② 回数券（運賃のみ販売） 32,130人（0.8%）	券売機で、“税のみ”の券を購入し、有人改札で回数券と“税のみ”の券を改札 → 券売機 → 有人改札	有人改札で「課税対象外・年払い証明書」を提示し、回数券を改札 → 有人改札
③ 交通系 IC カード 770,416人（18.9%）	自動改札機で、“運賃＋税”を引き去り → 自動改札機	有人改札で「課税対象外・年払い証明書」を提示し、“運賃のみ”を引き去り → 有人改札
④ 企画チケット等 （他社販売の事前購入） 674,934人（16.5%）	券売機で、“税のみ”の券を購入し、有人改札で企画チケットと“税のみ”の券を改札 → 券売機 → 有人改札	有人改札で「課税対象外・年払い証明書」を提示し、企画チケットを改札 → 有人改札
⑤ 定期券 334,710人（8.2%）	— （訪問頻度が高いので年払いを選択することとなる）	有人改札で「課税対象外・年払い証明書」を提示し、定期券を改札 → 有人改札
⑥ 団体客 557,003人（13.6%）	有人窓口で、“運賃＋税”を団体ごとにまとめて支払い、有人改札をとおりそのまま乗船（改札なし） → 有人改札	— （仮に団体の中に「課税対象外・年払い証明書」を所持している者がいる場合は、有人窓口で確認の上、その者については運賃分のみ負担）
⑦ 車両（運転手） 89,605人（2.2%）	券売機で“運賃（車両＋運転手）＋税”の券を購入し、係員による改札 → 券売機 → 係員	券売機に「課税対象外・年払い証明書」をかざし、“運賃（車両＋運転手）のみ”の乗船券を購入し、係員による改札 → 券売機 → 係員

※ J R 西日本宮島フェリーと宮島松大汽船の細かい運用は異なる場合もある。

※ 券種毎の輸送人員は、J R 西日本宮島フェリーと宮島松大汽船2社合計（平成30年度片道）の数値（聞き取りによる）。そのため、市発表の来島者数のカウント方法とは異なる。

※ 輸送人員には、小人も含む。

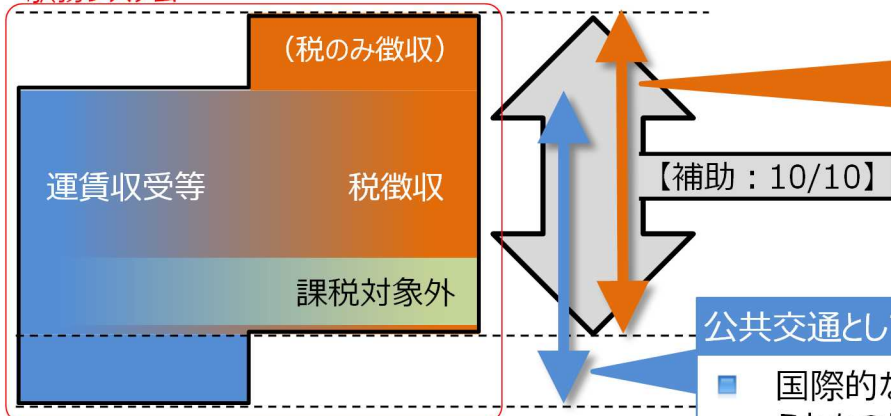
生活航路と観光航路への支援の考え方

	共 通	宮島訪問税における特別徴収の特徴		支援の考え方	
		航路の性質別の特徴		イニシャル	ランニング
生活航路	■ 適正に税を徴収しなければならない ■ 徴収事務及び納税事務などが発生	現 状 (公共交通としての航路) ■ 日常生活のために必要不可欠な目的地と島を連絡する航路である。 ■ 住民や日常生活物資等が輸送されている航路である。 ■ 回数券や定期券など多様な券種を販売している。 ■ 他社販売の企画チケット所持者はフリーで乗船する。(例：ジャパン・レール・パスなどの企画チケット) (定時・大量輸送を担う航路) ■ 安全を確保しながら宮島-宮島口間を10～15分間隔で運航し、大量の輸送（日本で最も乗船客が多い航路）を担っている。(令和元年実績：約426.8万人)		税導入後 出来る限りストレスフリーな運賃収受と税徴収の実現がおもてなし環境の向上につながる ↓ 【課税庁としての支援】 ■ 課税対象外や年払いの判別を行い、多様な券種に応じた徴収システム（運賃・宮島訪問税）の導入支援 ■ 大量の乗船客にも対応できるシステム導入支援 【公共交通としての支援】 ■ 宮島訪問税の徴収に必要な改修を機に、公共交通としての利便性の向上に資する部分を支援（次世代を見据えた整備） 非接触式キャッシュレス決済、自動改札化など	■ 特別徴収と納税事務に係る経費として税収に一定率を乗じた補助金で支援 ■ 生活航路における左記の特殊性を鑑み、次の内容について支援 ・ 企画チケット所持者から税のみを徴収する事務を考慮し支援 ・ 税を徴収しない課税対象外、年払いの判別の事務の負担を考慮し支援
		税導入後 ■ 大量輸送をしながら、多様な券種に応じた課税対象者・課税対象外を瞬時に判別しなければならない。 ■ 企画チケット所持者（特に外国人）から税のみを徴収しなければならない。 ■ 観光客などの訪問者や宮島地域住民、通勤通学者をターミナル内で乗船券の購入、税の徴収から改札・乗船までをスムーズに流れるようにしなければならない。		■ 現行の券売機に税を上乗せするための改修などの支援	■ 特別徴収と納税事務に係る経費として税収に一定率を乗じた補助金で支援
観光航路		（観光を主目的とした航路であり、課税対象者が主に乗船する。）			

費用負担の考え方（生活航路）

1. 費用負担の考え方（イニシャルコスト：生活航路）

駅務システム



税徴収に必要な駅務システムや徴収の効率化に資するシステムへの支援

- 課税・課税対象外を判別しながら運賃と同時に税を徴収するには、現行の駅務システムでは対応できない。そのため、税徴収に必要な駅務システムや徴収の効率化に資するシステム構築に対し廿日市市が支援を行う。

公共交通としての利便性の向上に資する環境整備については、必要に応じて支援

- 国際的な観光地としての受入環境の充実、感染症拡大予防の観点を踏まえたものとする。

2. 徴収システム（運賃・宮島訪問税）の共同調達のための概算費用

【令和3年1月25日 議員全員協議会資料】

イニシャルコスト(税導入前)	機能等の考え方
徴収システム（構築業務、システム開発等） （宮島～宮島口の生活航路での機器設置、改修等） 3億7,300万円	◆ 乗客、船舶運航事業者の安全性を損なわない ◆ 乗客に過度な手間をかけさせない ◆ 多くの乗船客のうち課税対象外（宮島地域の住民・通勤通学者）の判別を行う ◆ キャッシュレス・非接触化による顧客の利便性向上
課税対象外・年払い証明書発行システム 3,400万円	◆ 徴収現場において機械的確認などができるものとする ◆ 市が発行する事務量、コストも考慮

現時点での見積額 **4億3,300万円**

（変動の内容）

- 券売機における非接触式キャッシュレス決済（交通系 I C）の機能の追加
- 券売機における対応言語数の追加 など

※ 徴収システム（運賃・宮島訪問税）の設置工事費はメーカー決定後の協議によって決定するため、上記の額に含んでいない。

※ その他、宮島松大汽船カーフェリー専用の券売機の改修等は含んでいない。

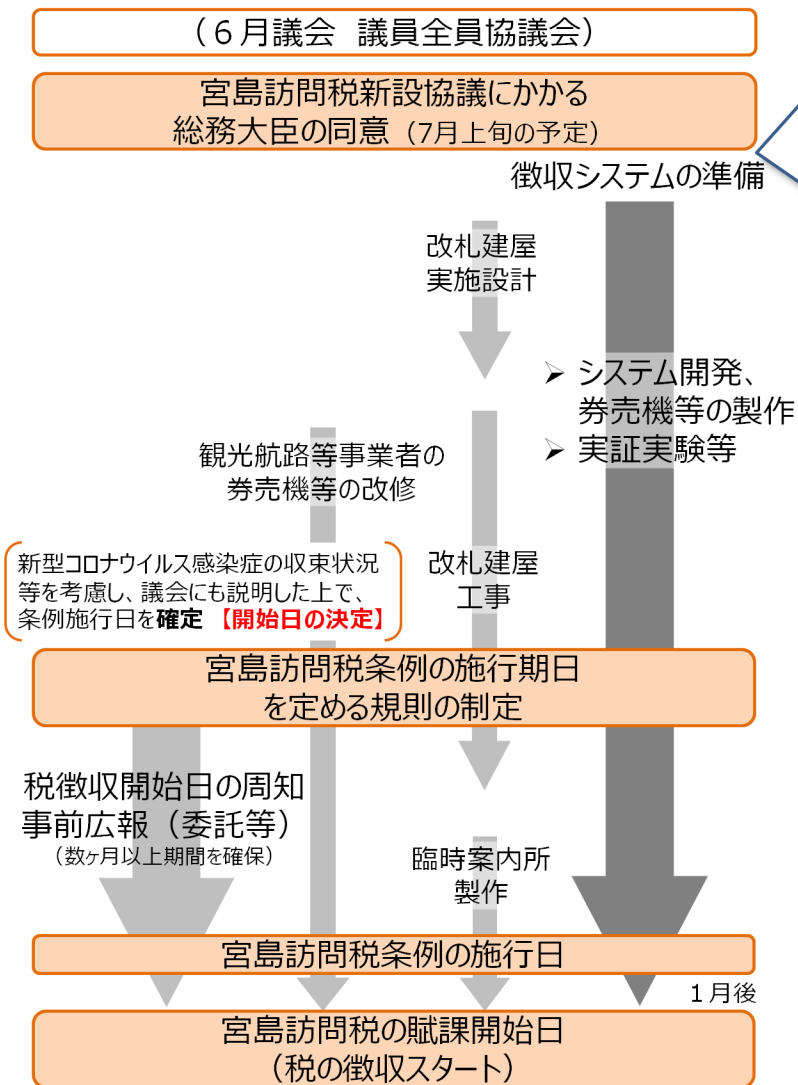
今後のスケジュール

令和3年度

令和4年度

令和5年度

徴収システム（運賃・宮島訪問税）の共同調達のスケジュール



宮島訪問税新設協議にかかる
総務大臣の同意

生活航路運航事業者との合意形成
(要求水準・募集要項・
審査基準・費用負担等)

補正予算の計上（債務負担行為の設定）
(補助金・市の証明書発行システムの整備)

公募型プロポーザルの公告
(募集の開始)

審査委員会の開催
優先交渉権者（メーカー）の決定

3者がそれぞれ優先交渉権者（メーカー）と
契約に向けて協議調整

補正予算の計上（債務負担行為の変更等）

3者がそれぞれ優先交渉権者（メーカー）と
協議、契約

2者へ補助金等の交付

システム開発、券売機等の製作
実証実験等